

Porsche Panamera: Ein Hoch auf den kleinen Unterschied!

Von Peter Schwerdtmann

20 Millimeter können die Welt verändern. So geschehen beim Porsche Panamera, den wir jetzt bei einem Termin mit Technikern auf dem Lausitzring schon einmal im Detail kennenlernen konnten. Natürlich sind es nicht nur die zwei Zentimeter, um die das Dach abgesenkt wurde. Den Designern gelang es, aus dem alten Panamera, der auf mich immer wirkte, wie die Mischung aus einem aufgeplusterten 911er mit Buckel und einem 928, nun einen großen 911er werden zu lassen. Die Linienführung des Neuen wirkt rundum selbstverständlich und organisch, ganz so, als sei er der eigentliche 911er.

Die Motor-, Getriebe-, Karosserie- und Fahrwerksentwickler und auch die Aerodynamiker und Elektronikentwickler mögen mir verzeihen, dass ich zuerst auf Kleinigkeiten zu sprechen komme, die dem ersten Panamera zwar nicht wirklich an den Karren fahren konnten. Aber es war der Buckel und die beiden Knubbel, die Panamera-Ungeübten beim Einsteigen auf der Rückbank blaue Flecken auf die Hüfte schlugen, die das begeisternde Gesamtbild trüben konnten. Beides ist verschwunden; nun dürfen die Damen und Herren der Entwicklungsabteilung ohne Ablenkung demonstrieren, was ihrer Meinung nach die sportlichste der Business-Limousinen können muss.

Wer nun meint, die Zuffenhausener hätten nur optimiert, der irrt in jeder Beziehung. Denn die Technik zeigt großen Stolz, wenn sie sagt, alles sei neu außer dem Porsche-Wappen und zwei anderen Details, die niemanden interessieren. Die Frage nach dem Was? Beginnt bei Porsche imagegemäß mit der Frage nach den Motoren. Alle drei sind neu: der 2,9-Liter-Sechszylinder Biturbo im Panamera S mit 324 kW / 440 PS, der Vier-Liter-V8 Biturbo im Panamera Turbo mit 404 kW / 550 PS und der in seiner Basis aus dem Konzernregal stammende Vier-Liter-Turbodiesel mit 310 kW / 422 PS. Sie alle leisten mehr als ihre Vorgänger, bieten mehr Drehmoment und einen um rund einen Liter pro 100 km geringeren Verbrauch.

Allen Motoren gemein ist eine spontane Reaktion auf Bewegungen des Gaspedals, die

Saugmotoren vergessen lässt, zumal die Turbos schon bei niedrigen Drehzahlen ihr Drehmoment auf ein hohes Plateau heben und dort über einen breiten Bereich anbieten. In der Kombination mit den nunmehr acht Gängen des komplett neuen Porsche Doppelkupplungs-Getriebe (PDK) und dessen größerer Spreizung wird Cruisen und verbrauchsärmeres Fahren ebenso ermöglicht wie der Galopp aller Pferdchen. Der Turbo schafft den Sprint von 0 auf 100 km/h in 3,8 Sekunden, fährt in der Spitze rund 306 km/h und wird mit einem Durchschnitts-Normverbrauch (nach NEFZ) von 9,4 – 9,3 Litern auf 100 km angegeben. Der S schafft den Sprint in 4,2 Sekunden, erreicht 289 km/h und wird mit 8,2 – 8,2 Litern angegeben, der Diesel mit 4,3 Sekunden, 285 km/h und 6,8 – 6,7 Litern.

Das sind standesgemäße Werte, bei deren Gewichtung bedacht werden muss: Wir sprechen von einem Zwei-Tonner. Natürlich hilft auch die Aerodynamik, sowohl im normalen Verkehr wie auch bei sportlichem Fahren. Der Luftwiderstandsbeiwert liegt mit 0,29 oder 0,30 noch günstig. Verschließbare Lamellen im Kühler lassen nur dann die Widerstand erhöhende Fahrtluft in den Motorraum, wenn der Motor es verlangt. Kiemen hinter dem vorderen Radhaus führen die Strömung um die Reifen sauberer ab. Und ab 105 km/h fährt der Heckspoiler aus, der sich beim Turbo richtig breitmacht und so einen Abtrieb von 200 kg erzeugt.

Im Vergleich zum Vorgänger haben die Konstrukteure des Neuen 70 kg aus der Rohkarosserie herausgeholt, die ihre Kollegen gern genutzt haben, um zusätzliche Ausstattung unterzubringen. So hat sich am Gewicht nur wenig verändert, aber viel bei der strukturellen Steifigkeit der Karosserie im Passagierraum und bei der Verwindungssteifigkeit des Panamera. Sogar für ein Cabriolet sei die Karosserie steif genug, sagt man, um gleich abzustreiten, dass ein solches geplant sei. Aber insgesamt fünf Varianten sollen sich auf dieser Plattform bauen lassen. Man wird sehen, welche. Sicher werden die fünf auch mit Hybridantrieben angeboten werden. Denn in dem kürzer als das Sieben-Gang- bauende Acht-Gang-Getriebe blieb auch jetzt schon Platz genug für den Elektromotor.

Die Damen und Herren vom Fahrwerk tragen noch mehr als die vom Getriebe zur Aufweitung des Charakters eines Porsche Panamera bei, der sich mit Luxus-Limousinen beim Fahrkomfort vergleichen kann und auf Knopfdruck die superharte Sau rauslässt. Für den Komfort ist unter anderem die Luftfederung mit drei Kammern zuständig. Die schafft immerhin mit ihren 60 Prozent mehr Luftvolumen sogar den 315/35 ZR 20 Reifen an der Hinterachse des Turbo, bei denen der Gummi kaum über das Felgenhorn hinausblicken kann, nicht nur Rennstreckenverhalten, sondern auch Fahrkomfort vom Feineren darzustellen. Mit dabei sind die adaptiven Dämpfer und beim Turbo der aktive

Wankausgleich. Aber kein System ist eine Insel. Mit dem Porsche 4D-Chassis Control hat das Unternehmen ein System an Bord, das in allen drei Dimensionen (Längs-, Quer- und Vertikalbeschleunigung) die aktuelle Situation analysiert und alle Fahrwerksysteme in Echtzeit darauf einstellt.

Neu an Bord ist beim Panamera auch die Hinterachslenkung, die bis zu 2,8 Grad einlenken kann. Bei niedrigen Geschwindigkeiten kommt das über einen kleineren Wendekreis (11,4 m statt 11,9 m) der Handlichkeit zugute, bei höherer Speed der Fahrstabilität durch einen scheinbar verlängerten Radstand, wenn sich die Hinterräder gegenläufig bewegen.

Wie sich dies Technikpaket für den Fahrer einsetzt, entscheidet der auch beim Panamera selbst über das Porsche Active Suspension Management (PASM), mit dem sich der Charakter einstellen lässt. Zur Wahl stehen „Normal“, „Sport“ und „Sport+“. Porsche Werksfahrer ließen es sich nicht nehmen, uns auf dem Grand Prix-Kurs des Lausitzrings – der offiziell auf den Namen „Eurospeedway“ hört – zu zeigen, was man in Zuffenhausen unter Spreizung versteht. Erst fing es ganz langsam („Normal“) an, aber dann...Unter „Sport+“ erlaubt der Panamera offenbar schon einen spektakulären Driftwinkel, lässt den Fahrer beim Einfangen aber nicht allein.

Wer die komplette Herausforderung will, muss alle Systeme ausschalten. Dann kann auch ein Profifahrer an den Paddeln und Pedalen die größeren Driftwinkel aber wohl kaum die höhere Geschwindigkeit erreichen.

Jetzt kann sich ein Schreiber auch beim Porsche nicht mehr aus dem Konflikt heraushalten, für sich und für jedes Auto aufs Neue zu entscheiden, was eigentlich wichtiger ist: Die Fahreigenschaften oder die Konnektivität? Porsche verzichtet beim Panamera auf die Batterie von Schaltern auf beiden Flanken der Mittelkonsole, mit deren Hilfe man bisher augenblicklich die gewünschte Eigenschaft herstellen konnte. Geblieben ist der Drehzahlmesser als beherrschendes Element im Blickfeld des Fahrers. Doch schon bei den Anzeigen links und rechts davon handelt es sich um programmierbare Displays. Über der fast leergeräumten Mittelkonsole herrscht nun ein 12,3-Zoll-Touchscreen die Szene. Hier lassen sich Auto und Infotainment konfigurieren. Darunter in der Mittelkonsole folgt die Klimaregelung und um den Wählhebel der Automatik herum finden sich noch ein paar Schalter, Shortcuts zu wichtigen Funktionen.

Wie sich das in der Praxis bewährt, wird sich bei den ersten Testfahrten zeigen. Die Zuffenhausener werden sicher mehr Intelligenz investiert haben als so mancher Franzose, wobei der Eindruck naheliegt, die Digitalisierung habe weniger mit Ergonomie

als mit Ökonomie zu tun.

Beim Panamera sind LED-Matrixscheinwerfer an Bord und auch ein Nachtsicht-Assistent, der Menschen und größere Tiere anleuchtet, mit gelbem und bei Gefahr rotem Licht sowie einem akustischen Signal warnt. „Inno Drive“ heißt ein neues System, bei dem Daten des Abstandsregeltempomaten und Navigationsdaten dafür verwendet werden, den Panamera für die kommenden drei Kilometer auf die ökonomischste Fahrweise einzustellen. Dazu gehören auch das Segeln und die Zylinderabschaltung. Im „Sport“-Modus wechselt „Inno Drive“ aber auch auf ein dynamischeres Kennfeld.

Wäre es nicht interessant, nach ein paar Tausend verkauften neuen Panamera mal die Elektronik auszulesen um festzustellen, wie viel Zeit ein Panamera wohl im „Sport“-Modus verbringt. Schließlich wird kein Panamera für einen Preis unter 100.000 Euro das Werk in Leipzig verlassen. Aber heutzutage ist es ja auch in dieser Preisklasse nicht mehr ausgeschlossen, dass der Fahrer den persönlichen Erfolg in niedrigem Verbrauch sucht. (ampnet/Sm)

Daten Porsche Panamera Turbo

Länge x Breite x Höhe (in m): 5.05 x 1,94 (mit Spiegeln 2,17) x 1,43

Radstand (m): 2,95

Motor: V8-Benziner, 3996 ccm, Biturbo, Direkteinspritzung

Leistung: 404 kW / 550 PS bei 5750 - 600 U/min

Max. Drehmoment: 770 Nm von 1960 - 4500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 306 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,6 Sek. (mit Sport + 3,6 Sek.)

ECE-Durchschnittsverbrauch: 9,4-9,3 Liter/100 km

CO₂-Emissionen: 214 – 212 g/km

Effizienzklasse: D (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1995 kg / max. 600 kg

Kofferraumvolumen: 495 Liter, erweiterbar auf 1305 Liter

Wendekreis: 11,9 m (mit HAL 11,4 m)

Räder / Reifen: vorn 9,5 J x 20 / 275/40 ZR 20; hinten 11,5 J x 20 / 315/35 ZR 20

Luftwiderstandsbeiwert: 0,30

Preis: 153 011

Bilder zum Artikel



Porsche Panamera.



Porsche Panamera.



Porsche Panamera.



Porsche Panamera.



Porsche Panamera.



Porsche Panamera.



Porsche Panamera.



Porsche Panamera.



Porsche Panamera.



Porsche Panamera.



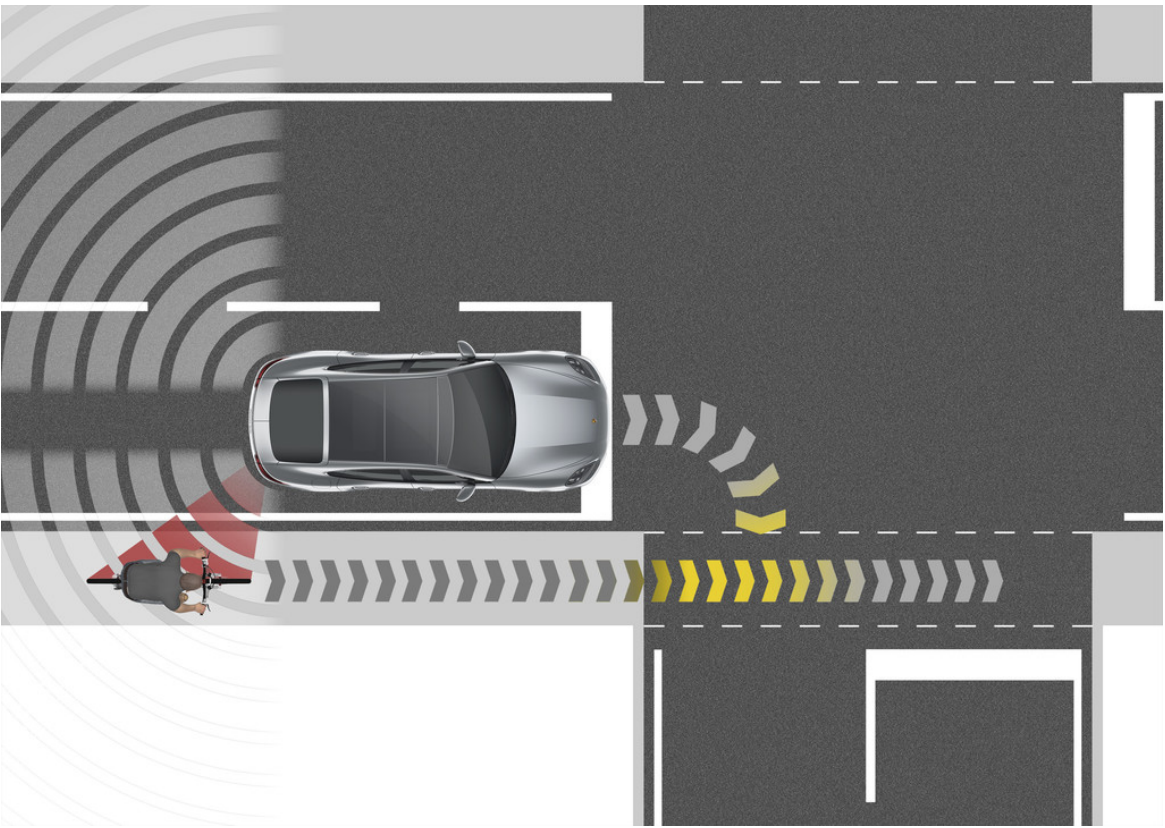
Porsche Panamera: Der Lichtbalken wird in Zukunft alle neuen Porsche zieren.



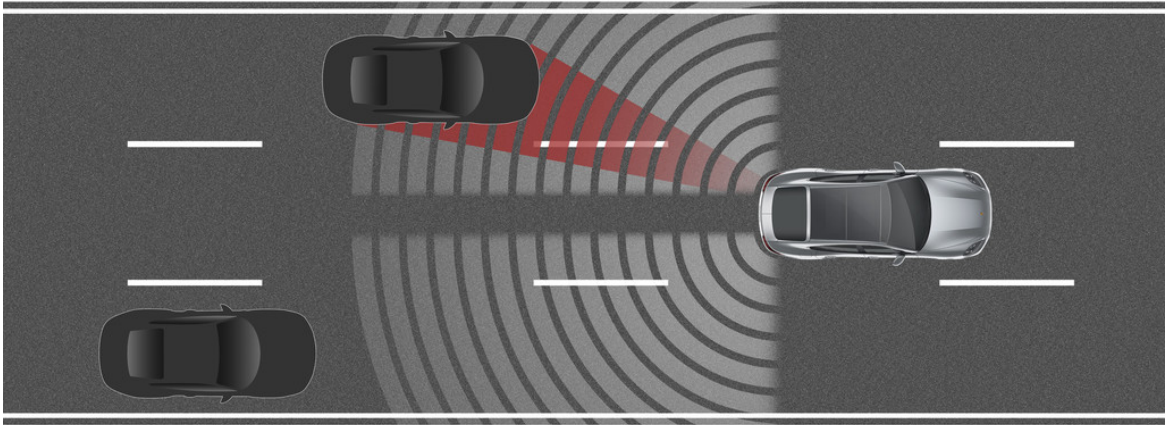
Porsche Panamera.



Porsche Panamera.



Porsche Panamera.



Porsche Panamera.
